

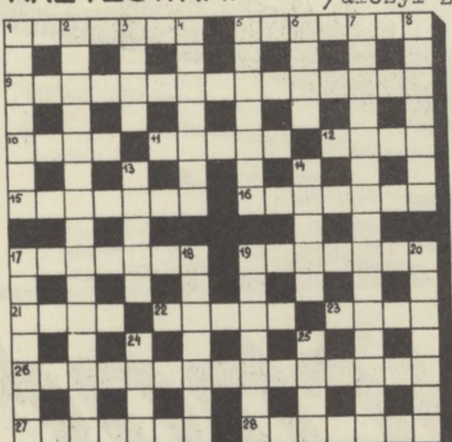
# Co Słychać

Tygodnik, zawierający streszczenia książek i artykułów drukowanych w wydawnictwach Bryt. Amer. i ewent. innych. Wydawany na podst. zezw. D-cy Pols. Korp. w Szk. 29/5/40

N. 30. 12. VIII. 41. 6. D.

# KRZYŻÓWKA.

/ułożył Z.M./



WYRAZY POZIOME:
1. Przełożony; 5. Ptak; 9. Król polski; 1o. Miasto na Syberii; 11. Rzeka we Francji; 12. Napój; 15. Kamień pół-szlachetny; 16. Inaczej zaświadczenie; 17. Wydawnictwo; 19. Miasto w Polsce; 21. Rodzaj portu; 22. Port w Iraku; 23. Nieprzyjaciel; 26. Osoba dążąca do przewrotu; 27. Zawód; 28. Charakterystyczna postać Sienkiewiczowska.

WYRAZY PIONOWE:
1. Górnicze miasto w Polsce; 2. Chluba sportu polskiego; 3. Przyrząd sportowy; 4. Barwa; 5. Jedna z izb mieszkania; 6. Tytuł; 7. Zawód wśród książek; 8. Słynny pisarz polski; 13. Miasto pamiętne z układu francusko-rosyjskiego; 14. Kasyno okrętowe; 17. Lokal rozrywkowy; 18. Miejsce urodzin Napoleona I; 19. Sposób uczesania; 2o. Szczęśliwy los loteryjny; 24. Rodzaj zjazdu; 25. Ruch. /ciąg dalszy str.643/



# ŁÓDŹ PODWODNA W AKCJI.

Pod tym tytułem streszczamy wrażenia z łodzi podwodnej wydane w ostatnim numerze amerykańskiego READER'S DIGEST. Oryginał ukazał się w bostońskim THE ATLANTIC MONTHLY. Autorem jest ukrywający się pod pseudonimem "BARTIMEUS" kapitan brytyjskiej marynarki wojennej.

Poranne mgły, snujące się nad falami, zwolna rozpraszało wschodzące słońce. Łódź podwodna odbiła od okrętu-matki i powoli płynęła ku zamykającej wejście do portu bramie pomiędzy falochronami. W miarę gdy przesuwała się obok nabrzeża widać było z jej wieży zabudowania, wyłaniające się z zimowej mgły poranka.

"Czy podpłynąć bliżej brzegu ? woda dość głęboka" - zwrócił się do dowódcy oficer-nawigator. - "Płyńmy w tym samym kierunku" odpowiedział kapitan, wpatrując się w okno najbliższego domu. Nie patrzył napróżno. Po chwili z okna wyłoniło się coś białego. Kapitan, jakby w odpowiedzi,powiewał swoją chusteczką. Znam większe przyjemności - myślał w duchu - niż w tych czasach być żoną dowódcy łodzi podwodnej. Biały przedmiot zniknął w oknie. To było zgodne z umową. Nie trzeba się roztkliwiać i niepotrzebnie przedłużać chwile niemego pożegnania. Kapitan patrzył teraz w morze.

Stali we trzech na platformie wieżyczki. Przez szkła wpatrywali się w fale, zda się niekończące się. Kapitan nacisnął guzik. Przenikliwy sygnał zapowiadał zanurzenie. Dowódca nie chciał ryzykować posuwania się na powierzchni w jasnym świetle dnia i proponował filiżankę herbaty. Ustał głuchy odgłos silników Diesla i słychać było tylko przyciszony szmer motorów elektrycznych. Młodziutki podporucznik, "spec"od torped, obiecywał dżem wiśniowy, podarunek od matki, przechowywany skrzętnie na pierwszy patrol. Oficerowie szybko weszli do wieży. Łódź zanurzała się.

Załoga była już na stanowiskach. Kapitan wpatrywał się w periskop. Coś musiał chyba widzieć, bo torpedy były w pogotowiu. Co to było tego się nikt nawet nie domyślał. Kapitan był jedyną osobą która pod wodą widziała. Wszyscy inni działali na ślepo, wykonując krótkie rozkazy. Torpedzista siedział z rękami na dźwigniach spustowych, w zamyśleniu usiłując dojrzeć koniec swego nosa. Nie miał w tej chwili nic do roboty. Wszystko było gotowe do strzału. Kiedy

przyjdzie rozkaz ogniowy zapali się czerwona lampa i wtedy trzeba pociągnąć dźwignię. To wszystko. Słyszał poza sobą półszeptem wymieniane uwagi kolegów. Torpedzista westchnął i nerwowym ruchem przetarł dźwignie, jakgdyby chciał dodać im połysku. Przypomniał sobie, że pięć dni przed wypłynięciem na patrol zbombardowali mu dom. Żona wyszła zdrowo, ale córeczka zginęła w gruzach. Myślał o tym spokojnie, jakby bez żalu. Snuły mu się po głowie wspomnienia dzieciństwa. Jakieś zabawy z rówieśnikiem Nedem. Co też dzieje się z Nedem. Czy się ożenił ? czy ma dzieci ? a może... silny ból przeszył go na wskroś,wspomnienie małej dziewczynki, której więcej nie zobaczy. Poprawił ręce na dźwigniach i znowu zobojętniał w wyczekiwaniu.

Obsługa działa była w pogotowiu. Na dany znak będzie trzeba wyskoczyć jednym susem na pokład i przygotować działo do strzału. Podobnie jak obsługa torped i ci ludzie nie wiedzieli co się dzieje. Ich zadanie to na dany rozkaz oddać strzał. I to strzał niezawodny, skuteczny. Jeśli chybią to małe prawdopodobieństwo by przeciwnik zostawił czas na powtórne oddanie strzału.

Kucharz należał w czasie pogotowia bojowego do załogi działa. Był amunicyjnym. Teraz ważył w ręku pocisk. Był to Francuz, doskonały specjalista sztuki kucharskiej. Miał jakieś specjalne porachunki z Niemcami, dla których po czerwcowym załamaniu się jego ojczyzny, przystał do brytyjskiej marynarki. Przydzielony do łodzi podwodnej zdobył sobie w mig serca załogi dobrymi potrawami. A szczególnie rumem.Bo kucharz nie wypijał swej racji rumu, ale codziennie ją odkładał aby potem wlać do budyniu z ryżem. Kucharz siedział na skrzyni z amunicją, z pociskiem w ręku. Dumał o swym życiu. Do czasu wybuchu wojny, żałował, że niema dzieci. Teraz zmienił zdanie.

Jedynym człowiekiem, który miał oczy nad wodą był kapitan. Siedział wpatrzony w szkła periskopu i był pochłonięty jakimiś skomplikowanymi obliczeniami. Stawka była poważna : natknął się na nieprzyjacielski konwój z sześciu statków, eskortowanych przez trzy destroyery. Transport posuwał się prawidłowym zygzakiem. Lada chwila kontrtorpedowce mogły dostrzec łódź, pomknąć ku niej jak psy gończe spuszczone ze smyczy, a co najgorsze dosięgnąć ją zanim wypuści torpedę. Kapitan chciał zniszczyć przynajmniej jeden statek, zanim przyjdzie kłopotać się o własną skórę.

"Ognia !". Torpedzista pociągnął dźwignie; Łódź wstrząsnęła się gwałtownie."Opuść periskop. Głębokość dwadzieścia pięć". Teraz i kapitan nie widział; łódź zanurzała się głębiej.

Mijały minuty największego napięcia. Rozkaz wysunięcia periskopu przyjęty został cichym szmerem. Teraz rozstrzygało się wszystko. Kapitan wpił się oczyma w szkła przyrządu. Potem nie odrywając oczu mówił szybko: "Trafiliśmy czołowy statek konwoju. Dobra robota. Ale któryś z destroyerów dostrzegł widać ślad torpedy, bo wali teraz pełną parą wprost na nas. Przygotujcie się na granaty głębinowe."

Silniki łodzi milczały, nie można było zdradzać swego położenia. Nagle łódź szarpnęła się i słychać było detonacje jakgdyby ktoś uderzył w kadłub statku olbrzymim młotem. Drugi wstrząs i trzeci, jeszcze gwałtowniejszy. Brzęk tłuczonego szkła i nagła ciemność. Wśród bladego światła ręcznej latarki elektrycznej, które przemykało się po twarzach i ścianach, padły ciche słowa porucznika: "założyć nowe żarówki do lamp". W tej chwili nowa detonacja, tuż nad głową. Wydawało się duszno i parno. "Lepiej - to już nie groźne" powiedział kapitan. Istotnie: następny granat słychać było już z oddalenia. Ale było zimno i ciemno. Ludzie starali się odgadnąć kiedy i gdzie będzie słychać nowy granat. Aby tylko nie myśleć. Ktoś głośno zażartował, ale porucznik nakazał spokój, aby nie zużywać zbyt wiele tlenu. Kto wie jak długo trzeba będzie być pod wodą. I nie wolno hałasować. Brzęk metaliczny dłutka, które wypadło z ręki mechanikowi, majstrującemu przy przewodach, był tak głośny, że nieprzyjacielski aparat podsłuchowy mógł go uchwycić. Jeszcze pół godziny. Potem zapadnie zmrok, można będzie się wynurzyć i napić czegoś ciepłego.

Ostatni dzień patrolu. - Za pięć minut - myślał porucnik - wynurzymy się i weźmiemy kurs na port. Czy zgolić wyhodowaną brodę jeszcze przed wyjściem na ląd, czy też odczekać jakie zrobi wrażenie ? Kobiety lubią brody...

W tej chwili młody podporucznik, dyżurujący przy periskopie odwołał go. Coś podejrzanego. Tak, nie ma wątpliwości. Zaalarmowany kapitan, który spał ubrany, przybiegł natychmiast. Nie ma dwóch zdań : nieprzyjacielska łódź podwodna, wyraźnie widoczna w poświacie księżyca. Załoga odrazu była na stanowiskach. Kucharz nucił cicho falsetem :

"Au clair de la lune,
mon ami Pierrot-" x/

Torpedzista czekał rozkazu. Jeszcze chwila; wstrząs opuszczającej wyrzutnie torpedy porwał łódź. Wyczekiwanie na detonacje było męczące. Gorsze niemal niż wyczekiwanie granatów głębinowych. Torpedzista splótł ręce w nerwowym napięciu. "Trafiliśmy" powiedział kapitan. "Cóż za kolosalny wybuch ! Przysiągłbym, że miała ładunek min". Krótkie rozkazy. Łódź wynurzyła się. Nie było już czego szukać. Torpeda zniszczyła przeciwnika. Można spokojnie wracać.

x/ popularna francuska piosenka "w blasku księżyca..."

Kucharz przygotował budyń ryżowy. Pożegnalna potrawa.Patrol kończył się pomyślnie. Najlepsza porcja dostała się smutnemu, blademu torpedziście. Jemu jednemu zawierzył kucharz przyczyny,dla których musi wojować z Niemcami. On także miał z nimi osobiste rachunki. Za córeczkę. Rozumieli się obaj. Na platformie wieżyczki stał kapitan z oficerami.Wpływali właśnie do portu. "Może podpłynąć bliżej? Woda dość głęboka," zapytał porucznik,widząc, że kapitan wypatruje na brzegu znanego domu."Płyńmy w tym samym kierunku"odpowiedział dowódca.

## KĄCIK LEKARSKI. x/



Prócz tego tkanki potrzebują kilku tygodni czasu, aby wytworzyć niezbędną odporność, dlatego też szczepienie winno być wykonane możliwie wcześnie przed możliwością wystawienia organizmu na ryzyko zakażenia. Sztucznie nabyta odporność poszczepienna po okresie mniej więcej dwuletnim kończy się. Wytworzone przeciwjady są jakgdyby czymś obcym, dodatkowym dla organizmu - zatym po pewnym okresie są wydalane. Dlatego też szczepienia należy powtarzać. Praktycznie przy zapobieganiu durowi brzusznemu postępujemy tak, że pierwsze szczepienie odbywa się dwukrotnie w odstępie 10-15 dniowym, a potym wystarcza coroczne, jednokrotne doszczepienie,jeśli odporność mabyć ciągle utrzymywana. Podobnie szczepimy przeciw tężcowi.

Teraz pytanie w stosunku do surowic: "Dlaczego surowice lecznicze niezawsze skutkują ?" Dotyczy to błonicy, tężca, zapalenia opon mózgowo-rdzeniowych. Odpowiedź prosta: zapóźno są zastosowane. Przeciwjady, znajdujące się w surowicy, a wstrzyknięte do organizmu mogą zobojętnić tylko jady krążące we krwi, nie mogą zaś zobojętnić jadów, które dostały się do komórek i tu już rozwinęły swe działanie. Stąd już ich żadna siła nie wydobędzie. Bez wyjątku wszystkie leki biologiczne, a więc i surowice, jako wytworzone przez żywy organizm, a użyte do wywołania stanu sztucznie nabytej odporności biernej przeciw poszczególnym gatunkom zarazków i ich jadom są bardziej specyficzne i skuteczne, niż leki farmaceutyczne. Warunek jeden: muszą być jaknajwcześniej zastosowane.

Na tych może nieco przydługich rozważaniach teoretycznych zakończymy wstęp. Niektóre zjawiska, zachodzące w organizmie uległy może uproszczeniu w ich interpretacji, co urazi fachowca bakteriologa, ale pozwoli łatwiej je zrozumieć niespecjaliście. Następnym razem przejdziemy już do części ściśle praktycznej walki z zakażeniem, uwzględniając środki farmaceutyczne brytyjskie, które każdy będzie mógł swobodnie nabyć za kilka penny.

x/ patrz nr 21,24,25,27 i 28 "Co słychać"

# TRUDNOŚCI TRANSPORTU ROPY SOWIECKIEJ.



/T.C.S./

W chwili, gdy E.M.FRIEDWALD wydawał swą książkę "Oil & the War", na której oparliśmy kilka artykułów zamieszczonych w poprzednich numerach,x/ przymierze niemiecko-sowieckie było jeszcze w mocy.To też autor rozpatrywał zagadnienie,jakie ilości ropy mogłyby Niemcy wywieść z ZSSR gdyby nawet to państwo było skłonne do najdalej idących ustępstw. Obecnie rozważania nie straciły na aktualności,bo warto przecież uświadomić sobie jakimi ilościami ropy sowieckiej mogłaby dysponować Rzesza na wypadek,teoretycznie przyjętej,całkowitej klęski sowieckiej. To ostatnie założenie wydaje się coraz bardziej teoretyczne, skoro Niemcy w ciągu trzech tygodni nie zdołali wkroczyć do "nieosłoniętych już żadnymi ugrupowaniami broniącymi trzech stolic ZSSR", chociaż wg komunikatów niemieckich otwarła Reichswehr drogę do tych miast w dwóch pierwszych tygodniach wojny. x/.

Zasadnicze znaczenie ma fakt, że gdy Rosja eksportowała ropę naftową na szeroką skalę, to prawie cały jej eksport szedł drogą morską, morzem Czarnem i Sródziemnem.Ropę kaukazką tłoczono dwoma rurociągami /jednym dla surowej ropy, drugim dla benzyny/ z Baku do Batum nad morzem Czarnem, oraz innym rurociągiem z Grozny do Tonapse, portu nad m.Czarnem. Tylko małe ilości ropy szły do Sulimy, portu w ujściu Dunaju, gdzie przeładowywano na statki rzeczne. Dziś blokada brytyjska zabarykadowała drogę przez m.Sródziemne, a Dunajem może iść tylko niewielka ilość ropy rumuńskiej, tak, że byłoby niemożliwe transportowanie jeszcze i ropy rosyjskiej. Pozostają więc tylko rosyjskie rzeki i koleje. Możliwe są drogi rzeczne: Baku lub Makacz-Kola /które jest połączone rurociągiem z Grozny/ 6oo km m.Kaspijskiem do Astrachanu, skąd Wołgą do kanału Gorkiego /dawniej: Niżnyj Nowgorod/, a następnie północną siecią rzek do Leningradu i m.Bałtyckiem do Szczecina, portu niemieckiego. Odległość wynosi w przybliżeniu 5ooo km.; konieczny dwukrotny przeładunek w Astrachaniu i Leningradzie, a przypuszczalnie również i w Gorki. Czas trwania podróży tam i spowrotem wyniósłby nie mniej jak 2 miesiące; droga byłaby używalna tylko w ciągu 5-7 miesięcy, gdyż w pozostałych miesiącach rzeki są zamarznięte.

---

x/ patrz "Co słychać": nr 24 "ROPA NAFTOWA A WOJNA", nr 25 "ROPA NAFTOWA", nr 26 "SWIATOWA PRODUKCJA ROPY", nr 27"SWIATOWA POLITYKA NAFTOWA", nr 28 "SOWIECKA POLITYKA NAFTOWA"

Dodatkowe trudności stwarza brak barek-cystern. Dla przewiezienia 1.ooo.ooo ton ropy z Astrachanu do Leningradu konieczne byłoby posiadanie 33o,ooo ton floty rzecznej, co odpowiada mniej więcej 2/3 całego sowieckiego rzecznego tonażu cystern. Jasne jest, że ta flota cystern jest konieczna dla potrzeb wewnętrznych i nie mogłaby pracować tylko dla Rzeszy.

Prasa niemiecka omawiała niedawno projekty uregulowania Prutu i Seretu, celem stworzenia krótszej drogi komunikacyjnej między Dnieprem, Dniestrem i polskimi rzekami. Wykonanie tego planu wymagałoby szeregu lat pracy, nawet przy zastosowaniu pracy niewolniczej. Nie sposób przyśpieszyć tych prac tak, aby mogły odegrać jakąś rolę w obecnej wojnie W ten sposób nasuwa się nieodparcie wniosek, że transport ropy naftowej z Rosji do Niemiec drogą wodną nie wchodzi w rachubę, chyba co do nieznacznych ilości, wyrażających się paru dziesiątkami tysięcy ton. Pozostaje druga możliwość - transport kolejowy. Wszyscy eksperci zgodni są co do tego, że system kolejowy jest najsłabszą stroną ZSSR. Zły stan kolejnictwa sowieckiego wypływa nietylko z nieudolnej gospodarki. Prawdą jest, że wielki obszar i specyficzne warunki atmosferyczne rodzą szczególne trudności. Lecz na stan kolejnictwa miały duży wpływ czynniki gospodarcze i polityczne. Z gospodarczego punktu widzenia nie leżało w interesie Rosji rozwijanie sieci komunikacyjnej w kierunku zachodnim, ponieważ większa część jej eksportu kierowana była do portów bałtyckich i czarnomorskich. Ze strategicznego punktu widzenia dobra sieć kolejowa na zachodniej granicy Rosji byłaby również dogodna dla obcej inwazji.Z tych powodów rząd sowiecki dał pierwszeństwo rozwojowi kolei wewnątrz kraju, t.zn. pomiędzy centrami surowcowymi a centrami konsumcyjnemi, między kopalniami rudy żelaznej a hutami żelaznymi i stalowniami itp.

Pod koniec reżimu carskiego Rosja posiadała ok.6o,ooo km kolei. Rząd sowiecki wybudował ponad 3o,ooo km nowych linii dwutorowych, a nawet trzy i czterotorowych. Trzecia "piatiletka" przewiduje budowę około 1o,ooo km nowych linii kolejowych, z czego 6,ooo km dwutorowych.

Tabor kolejowy ZSSR.

| | |
|---|---|
| ilość lokomotyw | 17.7oo |
| " wagonów dwuosiowych na 1.I.1938. | 524.9oo |
| " wagonów czteroosiowych | 121.ooo |
| w r.1937 przewieziono ton | 516.7oo.ooo |
| w r.1938 ton /kilometrów/ | 369.1oo.ooo.ooo |

Rzeczoznawcy są jednomyślni co do tego, że koleje sowieckie mają najcięższą pracę na całym świecie: przewożą trzykrotnie więcej towarów niż koleje Stanów Zjednoczonych i Niemiec, a sześciokrotnie więcej niż koleje Francji w normalnych czasach.

Co się tyczy taboru kolejowego dla transportu ropy naftowej, Rosja posiadała na 1.I.1938 : 19.o88 czteroosiowych wagonów-cystern, z czego 14.236 zbudowane było w okresie 1928-1937r., a 4.ooo w r.1937. Wskazuje to na znaczne przyśpieszenie budowy cystern w ostatnich czasach. Brak danych o dwuosiowych wagonach-cysternach, prócz 6.5oo cystern,wybudowanych od r.1932.

Możemy więc przyjąć zgrubsza, że Rosja miała na początku 1938r. 2o,ooo cystern kolejowych o pojemności 2o ton i 15.ooo o pojemności 15 ton, t.zn. w sumie cystern na 55o.ooo ton.

Nie potrzebujemy sprawiać sobie kłopotu dociekaniami, jak znacznie wzrosła liczba wagonów-cystern od r.1938. Przyjmijmy - co jest rzeczą całkowicie nieprawdopodobną - że Niemcy będą mogły użyć dla przywozu ropy cały tabor cystern i zobaczymy wówczas całą beznadziejność sytuacji z niemieckiego punktu widzenia. Odległość, jaką musiałyby pokonać te cysterny, aby dowieźć ropę do Niemiec, wynosi ok.3.5oo km. Czas potrzebny na przebycie tej drogi tam i spowrotem wynosiłby 6o dni, wliczając w to czas konieczny na załadowanie i wyładowanie, nie wliczając jednak żadnych innych możliwych przerw w podróży. W ten sposób możnaby w ciągu roku obrócić tylko sześć razy, co dałoby 3.3oo.ooo ton /55o.ooox6/.

Obecnie posiadana przez Rosję ilość cystern wystarcza zaledwie na zaspokojenie wewnętrznych potrzeb transportowych ropy naftowej, z czego - według wiarogodnych ocen - 4o% idzie koleją, 35% drogami wodnymi, 25% rurociągami. Niemcy same nie posiadają dostatecznej ilości wagonów-cystern dla przewiezienia samej tylko ropy rumuńskiej a więc nie może wchodzić w rachubę przywożenie własnym taborem ropy niemieckiej, pomijając już zagadnienie różnej szerokości torów kolejowych. Nie ulega wątpliwości, że obecne środki transportowe mogłyby być zreorganizowane i udoskonalone przez niemieckich techników, ale dokonanie tej pracy wymagałoby wiele czasu, przypuszczalnie nie mniej jak dwóch lat, a niemiecki kryzys paliwa dojrzeje znacznie wcześniej.

Łatwo wyobrazić sobie co kaukazkie pola naftowe wydałyby z siebie pod niemieckim zarządem. Jednakże wrazie zdobycia pól naftowych przez podbój, przestałyby one zapewne zupełnie dawać ropę, bo Rosjanie wysadziliby je razem ze składami, zanim Niemcy zdołaliby uzyskać z nich choćby jedną kroplę. Jaskrawym komentarzem do sytuacji naftowej Rosji jest fakt, że rząd sowiecki czynił ostatnio wysiłki uzyskania skasowania koncesji japońskiej nad złożami naftowymi na Sachalinie... A więc widoki na ugaszenie niemieckiego głodu paliwa sowiecką ropą są bardzo nikłe.

## NASTROJE WŁOSKIE 1941

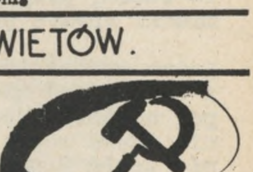


Wg tygodnika "CAVALCADE" podajemy słów kilka o obecnych stosunkach we Włoszech.x/

/M.W./ Groźna obietnica premjera Churchilla, że nie zapomni o Italii przy podziale bomb R.A.F.'u wywołała konsternację wśród Włochów, przeżuwających gorycz otrzeźwienia. Jako nową klęskę przyjęli Włosi atak na Rosję, który przedłuża przegraną już przez nich wojnę. Pewien amerykański konsul, wydalony z Italii w związku z akcją prezydenta Roosevelta przeciwko nadużywaniu przywilejów konsularnych przez Włochy w Stanach Zjednoczonych, rozmawiał przed opuszczeniem kraju z wybitnym włoskim przemysłowcem, który powiedział mu :"Tylko nieliczni wiedzą, że włoska machina wojenna już się rozpada. Jesteśmy na łasce Hitlera i za każdą tonę materiałów wojennych musimy płacić ustępstwami politycznymi. Wielu z nas, którym znany jest istotny stan rzeczy, spodziewa się naszego upadku jeszcze tej zimy".

Do upadku Włoch przyczynić się może tegoroczny zbiór pszenicy, jeden z najbiedniejszych od kilkudziesięciu lat. Racje żywnościowe wywołują niezadowolenie. W Mediolanie ostatnio były aresztowania w związku z planowanymi demonstracjami ulicznymi. We Włoszech jest teraz niemieckich wojskowych i urzędników około 3oo tysięcy. W samym Rzymie siedem największych hoteli zajmują oficerowie niemieckiego sztabu generalnego, ubrani przeważnie po cywilnemu. W związku z trudnościami transportowymi na każdej ważniejszej stacji kolejowej umieszczono nazistowskiego kontrolera. W miejscowości Sulmona, gdzie jest około 3o jeńców, spadochroniarzy brytyjskich, dokonano licznych aresztowań w związku z probrytyjskimi i antyniemieckimi demonstracjami. Rozprawy sądowe w sprawach o obrazę żołnierzy niemieckich są kontrolowane przez oficerów niemieckich, przydzielanych do sądów włoskich w charakterze "obserwatorów". To jednak nie zawsze skutkuje, gdyż wielu sędziów odmawia traktowania tych spraw odrębnie od analogicznych wykroczeń przeciwko Włochom.

## POTENCJAŁ GOSPODARCZY SOWIETÓW.



/M.W./ Jakkolwiek o ataku Niemiec na Związek Sowiecki bezpośrednio zdecydowały raczej względy polityczno-militarne, to jednak słusznie poświęca się dużo uwagi aspektowi ekonomicznemu

x/ "WORLD BEHIND THE HEADLINES" - CAVALCADE 19.VII.41.

| | |
|---|---|
| SIDE CAR | przyczepka |
| SIGNAL | sygnał |
| SILENCER | tłumik |
| SILENCING | uciszanie |
| SILICON | krzem |
| SILVER | srebro |
| SIZE | rozmiar, wymiar |
| SKEW | skośny |
| SKEW GEAR | zazębienie śrubowe |
| SKID | poślizg |
| SKID BRAKE | hamulec kierowniczy pojazdu gąsienicowego |
| SLACKEN | zwolnić |
| SLEDGE | młot kowalski |
| SLEEVE | rura dystansowa, tuleja redukcyjna, mufa |
| SLIDE RULE | suwak rachunkowy |
| SLIDING BLOCK | ślizgacz, kamień |
| SLIDING JOINT | połączenie przesuwne |
| SLIP | patrz SKID |
| SLIT | szczelina, szpara, OBSERVATION SLIT szczelina obserwacyjna |
| SLOT | wycięcie, szczelina |
| SLOTTING | wycinanie |
| SLOTTING MACHINE | strugarka pionowa |
| SLOW RUNNING | silnik na wolnych obrotach |
| SNIPS | nożyce do blachy |
| SOCKET | oprawka, gniazdko |
| SOCKET WRENCH | klucz fajkowy |
| SOLDER | lutowie, lutować |
| SOLDERING | lutowanie |
| SOLDERING BOLT | kolba lutownicza |
| SOLID | stały, trwały, ciało stałe |
| SOLUTION | roztwór |

| | |
|---|---|
| SPACING | wymierzanie |
| SPANNER | klucz do śrub |
| SPARE PART | część zapasowa, wymienna |
| SPARK | iskra |
| SPARKING | iskrzenie |
| SPARKING PLUG | świeca |
| SPECIFICATION | wyszczególnienie |
| SPECIFIC | właściwy, szczególny |
| SPECIFIC GRAVITY | ciężar właściwy |
| SPECIFIC HEAT | ciepło właściwe |
| SPEED | szybkość |
| SPEEDOMETER | szybkościomierz |
| SPHERE | kula |
| SPIDER | krzyżak |
| SPIGOT | czop |
| SPINDLE | patrz MANDREL |
| SPINNING | drykować, drykowanie |
| SPIRAL | spiralny |
| SPIRAL GEAR | zazębienie śrubowe |
| SPLIN | klin, wpustka |
| SPLINE | wieloklin |
| SPLINTER PROOF GLASS | patrz GLASS |
| SPLIT | rozszczepienie |
| SPLIT PIN | zawleczka |
| SPLIT SHELL | półpanewka |
| SPOKE | szprycha |
| SPOT WELDING | spawanie punktowe |
| SPRING | sprężyna, resor |
| SPRING WASNER | podkładka sprężynująca |
| SPROCKET | koło łańcuchowe |
| SPUR | ostroga |
| SPUR GEAR | zazębienie czołowe |
| SQARE | kwadrat |
| SQARE BAR | kratówka |
| STAINLESS | nierdzewny |
| STAMPING | odkucie |

| | |
|---|---|
| TAG | języczek |
| TANGENT | styczna |
| TANK | czołg |
| TANK | zbiornik |
| TAP | kurek,kran,odczep,gwintownik,ANODE TAP odczep cewki anodowej,BOTTOMING TAP gwintownik wykańczający, DRAIN TAP kurek spustowy,NUT TAP gwintownik o długim trzonie,PLUG TAP gwintownik wtórny,TAPPER TAP gwintownik wstępny |
| TAP THREAD | gwint |
| TAP WRENCH | gwintownica |
| TAPER | stożek, zwężenia,stożkowy uchwyt narzędzia, MORSE TAPER stożek Morse'a |
| TAPER PIN | kołek stożkowy |
| TAPER SHANK | trzon stożkowy |
| TAPPED | gwintowany |
| TAPPET | popychacz |
| TAPPET CLEARANCE | luz zaworowy |
| TEARING | rozciąganie, rozerwanie |
| TECHNIC /AL/ | techniczny |
| TECHNICS | technika |
| TECHNOLOGY | technologia |
| TEE-BAR | teownik |
| TEMPER | hartować |
| TEMPERATURE | temperatura |
| TENSION | napięcie |
| TENSIONER | napinacz |
| TERMINAL | końcówka |
| TEST | próba |
| TESTING SET | aparatura kontrolna |
| THERMAL | cieplny,termiczny |
| THERMOMETER | termometr |

| | |
|---|---|
| STANDARD | normalny,znormalizowany |
| START | rozruch |
| STARTER | rozrusznik |
| STEAM | para wodna |
| STEEL | stal |
| STEERING | sterowanie |
| STEERING GEAR | mechanizm kierownicy |
| STIRRUP | strzemię |
| STOCK | ręczny uchwyt do narzynek |
| STOPPING | zatrzymanie |
| STORAGE BATTERY | bateria elektryczna |
| STRAIGHTEN | prostować |
| STRAIGHT LINE | linia prosta |
| STRAINER | sito, filtr |
| STRAP | pas, rzemień |
| STREAM | strumień |
| STREAM LINED | opływowy |
| STRENGHT | siła, moc |
| STRESS | nacisk |
| STROKE | suw |
| STUD | kołek śrubowy,dwustronnie gwintowany |
| SUCK | ssać, ssanie |
| SULPHUR | siarka |
| SUMP | studzienka olejowa |
| SUN PINION | koło słoneczne /przekładni planetarnej/ |
| SUPPLEMENT | uzupełnienie |
| SUPPLY | zasilanie, zaopatrzenie |
| SURFACE | powierzchnia |
| SURFACE PLATE | płyta traserska |
| SUSPENSION | zawieszenie |
| SWING | wahać się |
| SWITCH | wyłącznik |
| SWIVEL PIN | czop zwrotny |
| S.W.G. | STANDARD WIRE GAUGE |
| SYMMETRY | symetria |
| SYNCHRO-MESH | zazębienie synchronizowane |
| SYSTEM | urządzenie, instalacja |



tej wojny, gdyż wchodzi tu w grę potencjał gospodarczy wielkich obszarów napadniętego państwa. Sięgając do źródła fachowego, streszczamy poniżej bezstronny i rzeczowy artykuł wstępny z nr 51o5 tygodnika "THE ECONOMIST".

/M.W./ Pszeniczne pola Ukrainy i źródła naftowe Kaukazu stały się symbolami niewyczerpalnych zasobów gospodarczych Związku Sowieckiego. Opinia publiczna wierzy chętnie, iż podbój tych części Związku Sowieckiego umożliwi Niemcom zdobycie ogromnych nadwyżek produktów rolnych i naftowych. Zarówno Ukraina jak i każda inna część państwa sowieckiego mogłaby być pożyteczna dla najeźdźcy jedynie pod warunkiem utrzymania produkcji rolnej i przemysłowej na poziomie osiągniętym w ostatnich latach. Niewątpliwie cyfry obecnej wytwórczości Związku Sowieckiego są imponujące, ale daje ona z trudem jakieś nadwyżki ponad skromne spożycie wewnętrzne. W ostatnich latach eksport sowiecki osiągał tylko od 2 do 3 % całkowitej produkcji. Na dalszą metę pod niemiecką eksploatacją sytuacja by się znacznie zmieniła - lecz jest to kwestia lat.

Związek Sowiecki obejmuje obszar większy niż Stany Zjednoczone i Kanada razem wzięte. Według spisu z 1939. ludność liczyła 17o milionów; w okresie od 1927. do 1939. ludność miast wzrosła o 26,3 do 55,5 milj. czyli z 17,9% do 32,4% łącznej liczby ludności. Cyfry te świadczą o szybkości uprzemysłowienia kraju. Procent ludności miejskiej na Ukrainie, znacznie przekraczający przeciętną dla całego państwa, obok stosunkowo niskiego procentu gruntów uprawnych - jest odzwierciadleniem faktu, że Ukraina jest dla Związku Sowieckiego najważniejszym ośrodkiem przemysłowym a nie "spichlerzem". W rzeczywistości "śpichlerz" sowiecki - odkąd zaczęto na wielką skalę uprzemysławiać Ukrainę - przesuwał się coraz dalej na wschód. Rolnictwo Związku Sowieckiego uzależnione jest w bardzo wysokim stopniu od nafty. W 1939. było w użyciu 5oo.ooo ciągników, 165.ooo t.zw.kombajnów i 211.ooo ciężarowych wozów rolniczych; na takim poziomie mechanizacji brak paliwa byłby klęską. Hitler nie mógłby dostać i ropy i pszenicy razem.

Rosja jest po Stanach Zjednoczonych drugim największym producentem ropy naftowej, mając produkcję roczną ponad 3o milj ton. Dotychczas 9o% tej produkcji pochodzi z kaukaskich pól naftowych, samo zaś Baku daje 75%. Obok mniejszych ośrodków w Centralnej Azii i na Dalekim Wschodzie rozpoczęto eksploatację bogatych złóż pomiędzy Wołgą a Uralem z ośrodkiem w Permi, które jednakże nie dają narazie więcej niż 2 milj. ton rocznie. Słaby wzrost produkcji nie nadąża za wzrostem

spożycia i stosunkowo mała nadwyżka, która umożliwiła Rosji w 1931.eksport około 5,5 milj.ton, spadła poniżej 1 milj. ton rocznie. Na dalszą metę w Rosji są do wykorzystania źródła, któreby dały połowę światowego wydobycia ropy, ale na krótką metę Niemcy nie mogą się spodziewać wielkich korzyści z podboju, gdyż zabierając ropę unieruchomiliby rolnictwo i wygłodzili kraj; zresztą nie do pomyślenia jest, by kaukaskie kopalnie i rafinerie nie zostały zniszczone przed oddaniem ich w ręce Niemców. Charakterystyczną cechą sowieckiego przemysłu jest rozwój nowych ośrodków odsuniętych daleko od zachodnich granic i od bezpośredniego zasięgu Niemiec. Dokoła Leningradu i Moskwy oraz na Ukrainie są stare ośrodki, najważniejszym zaś nowym jest Zagłębie Kuźnieckie w Azji Srodkowej, połączone z ośrodkiem uralskim, który zasłynął swoimi złożami rudy żelaznej w Magnitogorsku. Zgodnie z tą tendencją przenoszenia przemysłu na wschód produkcja węgla na Ukrainie /Zagłębie Donieckie/, która w 1913. stanowiła 87,2% łącznej produkcji, w 1938. wyniosła 6o,3% a wg trzeciej "piatiletki" ma spaść w 1942. do 48,7%. To samo jest z żelazem i stalą - znów przesunięcie z Ukrainy do nowych ośrodków w Azji. Przed wojną światową Ukraina dawała prawie całą rosyjską produkcję żelaza i stali, według zaś III."piatiletki" przewidziana rozbudowa przemysłu ma zostawić Ukrainie w 1942. już tylko 53% ogólnej produkcji.

Nie mniej Ukraina jest wciąż jeszcze głównym ośrodkiem produkcyjnym Związku Sowieckiego i tracąc Ukrainę, Sowiety straciłyby prawie połowę swego ciężkiego przemysłu, oddając zaś Kaukaz, straciłyby większość bieżącej produkcji ropy i prawie całą zdolność rafinacyjną. Jednakże nowe centra przemysłowe na Uralu i w Azji pozostałyby nietknięte, nawet gdyby cała Rosja Europejska była okupowana, a trzebaby jeszcze długiego czasu, by bogactwa Rosji Europejskiej mogły być wykorzystane przez Niemców, gdyż w ZSRR niema wielkich zapasów i nadwyżek do natychmiastowego wywiezienia, rabunkowa zaś polityka nadwyrężyłaby poważnie bieżącą wydajność rolnictwa i przemysłu. Wniosek więc ogólny : na krótką metę Niemcy niewiele mają do uzyskania, przeciwnie nawet stracili przez tę wojnę furtkę w blokadzie brytyjskiej, jaką mieli dzięki tranzytowi sowieckiemu, stracili też bądź co bądź pokaźny import surowców sowieckich; jednakże na dalszą metę zwyciężona Rosja może się stać gospodarczą podstawą potęgi niemieckiej. Dlatego też jeśli najeźdźca nie będzie zatrzymany, zachodnie Mocarstwa muszą go załamać zanim jeszcze zdąży użyć swego łupu.

---

*Jesteś prawdziwym przyjacielem „Co słychać", zdobądź przynajmniej jednego stałego abonenta!..*

---

Wydawnictwo ma na składzie kilkadziesiąt kompletów dawnych numerów.Cena kompletu od nr 8-28 wł.zamiast 8/- tylko 4/-

# SOWIECKI PRZEMYSŁ LOTNICZY.



W kilku poprzednich numerach podawaliśmy na podstawie drukowanego w piśmie "AERONAUTIC" artykułu H.J.A.WILSONA pt. "USSR AIR FORCE"x/ szereg danych o lotnictwie sowieckim. Obecnie kończymy rozpoczętą serię pisząc o surowcach potrzebnych dla przemysłu lotniczego i o sowieckich liniach komunikacyjnych.

/St.Cz./ "Zjednoczone Sowiety i Niemcy są niezwyciężone. Uzupełniają się wzajemnie w najlepszy sposób: niemiecki talwnt organizacyjny i niewyczerpane źródła surowców rosyjskich". To zdanie z art.pułk.Niedermayera w "Przeglądzie Wojskowym" z XII.1939., wskazuje zarówno na podłoże niedawnego porozumienia sowiecko-niemieckiego, jak i na powody obecnej wojny między obu państwami. Według opinii niemieckiej, rosyjska produkcja surowców, szczególnie potrzebnych dla wojska, może być tak duża, że zaspokoiłaby potrzeby obu armii, nawet w wypadku wojny. Tymczasem produkcja surowców w Sowietach była tak mała, że je importowano co roku, a od początku wojny import był tak kolosalny, że należy sądzić, iż był przeznaczony także i dla Niemiec.

Ilości importowane ze samych USA, jak widać z tablicy, były alarmujące :

| w tysiącach funtów | 1938. | 1939. | 1940. |
|---|---|---|---|
| gazolina i mat.pędne nie lotnicze | 1120 | 884 | 1065 |
| aluminium | 1129 | 3717 | ? |
| miedź czysta | 110 | 45496 | 108955 |
| przewody miedziane | - | 150 | 5745 |
| bronz i mosiądz | - | 173 | 24810 |
| cyna w prętach | - | 1957 | 3803 |
| mangan | 180708 | 154294 | 339062 |

Import manganu jest wiele mówiący, gdyż rzeczoznawcy twierdzą, że Rosja może wielkie ilości jego eksportować. Produkcja aluminium, mimo bogatych złóż boksytu- jest mała : 46000 ton w 1939. w porównaniu z 200000 t.w tym samym roku w Niemczech. Wydobycie ropy ciągle nie wystarcza na rynek wewnętrzny, zapasy i eksport. Wydobycie to oceniane w 1931. na 23264000 t. wzrosło do 29500000 t.w 1940., a wewnętrzne zużycie pochłonęło od 24-27 milj.ton. Eksport ropy spadł z 5.2 milj.ton w

x/ patrz nr 26,27 "LOTNICTWO SOWIECKIE" oraz nr 29 "SOWIECKI PRZEMYSŁ LOTNICZY".

1931. do 931,ooo ton w 1938. i spadał dalej w 1939. i 194o. Kłopoty z ropą wytworzyły niespotykaną sytuację : Rosja, prawdopodobnie najbogatszy w ropę kraj na świecie, zaczęła produkcję benzyny syntetycznej!

TRANSPORT POWIETRZNY.
Sowiecki transport powietrzny jest wynikiem przedewszystkim wojskowych rozważań, gdyż dowództwo armii zdawało sobie sprawę, że reorganizacja transportów ziemnych nie będzie ukończona przed upływem 5o-ciu lat. W wypadku wojny, specjalne jednostki pancerne mogą być przerzucane z frontu na front znacznie szybciej i bezpieczniej niż pociągiem czy drogą. Powietrzem mogą być też transportowane różne materiały i surowce. Rozwój sowieckiego transportu powietrznego podaje nam zestawienie:

| | 1923 | 1939 | 194o |
|---|---|---|---|
| Pasażerów | 2oo | 3o7,ooo | - |
| Poczta /ton/ | 18 | 11,517 | - |
| Towary " | 01 | 39,654 | - |
| Długość linii regularnych km | 42o | 134,ooo | 141,ooo |

Osobną gałęzią jest lotnictwo arktyczne. Powodem jego powstania była ambicja sowiecka przelotu drogą północną do U.S.A.

Nad niezbędnymi przygotowaniami czuwał Zarząd Północnych Dróg Morskich. Od 1925-29 były możliwe tylko loty doświadczal-

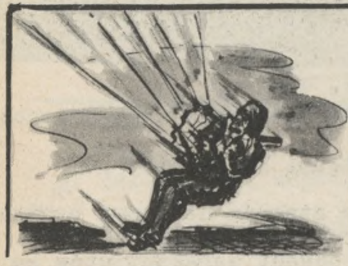



ne z przypadkowych powodów. W latach 1929-32 robiono systematyczne badania warunków lodowych. Rok 1933. to początek stałej lotniczej obsługi, która zostaje rozszerzana i w 1938. są takie wyniki : całkowita ilość godzin lotu 25,712 rozkłada się na następujące loty :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Długość stałych linii lotniczych | | | 11977 km | |
| badawcze | 2232 godz. | liczba przelotów | | 159o |
| regularne linie | 181oo godz. | liczba pasażerów | | 14819 |
| patrole lodowe | 1o5o godz. | poczta /ton/ | | 212 |
| inne służby | 433o godz. | towary /ton/ | | 615.8 |

STRATEGIA I TAKTYKA.
Niema takiej strony lotniczej strategii i taktyki, gdzie sowieckie opinie nie byłyby podzielone i istnieje legion rozpraw na ten temat. Niemieckie publikacje były zawsze zainteresowane sowieckimi koncepcjami strategicznymi i taktycznymi, dlatego można znaleźć wiele przekładów instrukcji sowieckich w "Luftwehr". Ponieważ nie da się podać nawet podstawowych zasad, dlatego zainteresowanym można polecić w szczególności: "Taktyczne zagadnienia lekkich i ciężkich sił bombowych /1935./"; "Instrukcję dla pilotów myśliwskich", "Instrukcję dla współpracy myśliwców, bombowców i nurkowców" i na koniec rozprawę o współpracy lotnictwa z bronią pancerną.

# NIEMIECKIE WOJSKA SPADOCHRONOWE.



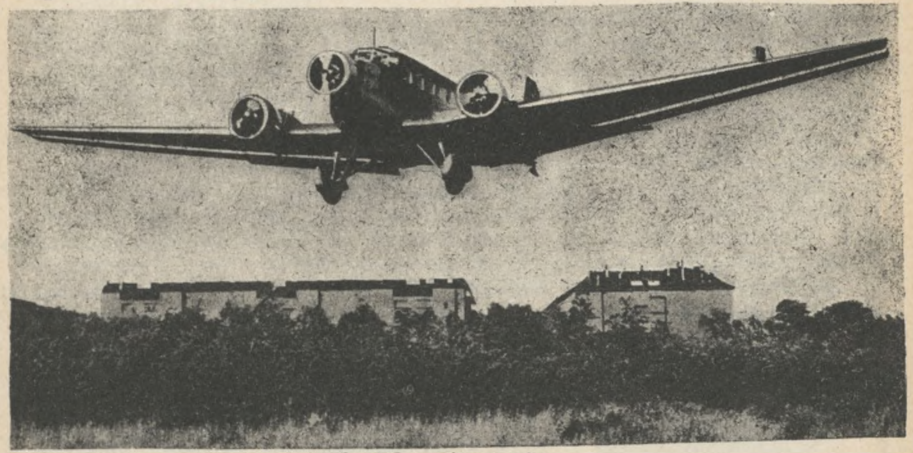
W poprzednim numerze streszczaliśmy pierwszą część nowo wydanej broszury P.E.POPHAM'A. Obecnie podajemy dokończenie tego ciekawego opracowania, podającego szereg nieznanych dotąd szczegółów. Zamieszczone w artykule rysunki zaczerpnęliśmy z wydawnictwa "GERMAN & ITALIAN AIRCRAFT" Hutchinson & Co Publishers.x/

Jak dotąd Niemcy stosują do desantów spadochronowych głównie samoloty Ju 52. Inne transportowce /Focke Wulf Condor, Ju 86 i Ju 9o/ stosowane były przeważnie do przewozu t.zw.piechoty powietrznej tj. wojsk lądujących samolotami i dopiero po wylądowaniu idących do akcji.

Na podstawie doświadczeń zebranych w dotychczasowych kampaniach można stwierdzić, że desant spadochronowy poprzedzony jest bardzo silnym bombardowaniem lotniczym pod osłoną myśliwców. Bombowce koncentrują swój ogień na dany obiekt /miasto, lotnisko itp./ i jego najbliższe otoczenie, poczem przystępują do akcji myśliwce, które z bardzo niskiego pułapu, z kilkudziesięciu zaledwie metrów ostrzeliwują wszystko co żywe z CKM. Ma to na celu zmuszenie wojska, jak i ludności cywilnej do szukania ochrony, zdezorganizowanie komunikacji i ewentualnie przygotowanej obrony. Po takim przygotowaniu terenu nadlatują transportowce i pod osłoną dymów rozpoczyna się lądowanie skoczków spadochronowych. Dalsze samoloty przy-

x/P.E.POPHAM "THE GERMAN PARACHUTE CORPS" nr 29 "Co słychać".

wożą cięższy sprzęt i zaopatrzenie. Transportowce nadlatują zwykle w szykach po trzy lub po pięć. Zawsze trzeba liczyć się z możliwością bomb gazowych, przed którymi lądujących spadochroniarzy zabezpieczyć może maska.



JU 52 startuje.

Zadania desantu spadochronowego można zgrupować następująco:

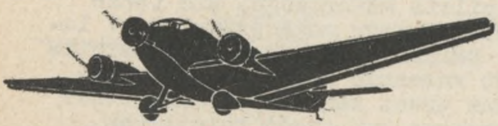
a/ niszczenie we współdziałaniu z siłami lądowymi.

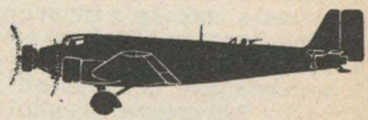
Szturmowe oddziały nieprzyjaciela atakują na ziemi bardzo ostro zmuszając w ten sposób do rzucenia do akcji wszystkich odwodów. Wtedy ewentualny desant paraszutystów ma całkowitą niemal swobodę działania na tyłach, ogołoconych z rezerw. Ten sposób Niemcy stosowali z powodzeniem w Holandii. Silne natarcie związało wszystkie siły obrońców a spadochroniarze, wyrzucani setkami w jakie trzy godziny po rozpoczęciu ataku na ziemi, mogli buszować na tyłach wysadzając mosty, tarasując drogi dla uniemożliwienia odwrotu Holendrów, rozsiewając fałszywe pogłoski, przecinając przewody itp. Nie było przecież trudno zawiadomić telefonem władze jakiegoś na tyłach położonego miasteczka, że desant pojawił się w północnej stronie osiedla. Jasne jest, że w takim wypadku wszystko co zdatne było do walki, biegło dla zwalczenia desantu. Tymczasem paraszutyści, przeczekawszy w ukryciu na oddalenie się mieszkańców, spokojnie wchodzili od przeciwnej strony i zajmowali miasto. Inni, wyposażeni w stacje radionadawcze, skrzętnie obserwowali ruchy wojsk holenderskich i podawali je własnemu dowództwu, udaremniając w ten sposób jakiekolwiek przegrupowania obrony. Dalsi wreszcie lądowali z dodatkową bronią, którą rozdawali czekającym na nich piątokolumnistom. x/ Oczywiście, gdyby Holandia posiadała organizację podobną

do Home Guard, działanie spadochroniarzy byłoby znacznie utrudnione.

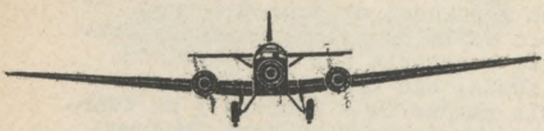
b/ uchwycenie lotnisk i lądowisk i utrzymanie ich.

Niemcy zrzucali w Belgii i Holandii spadochroniarzy w pobliżu lotnisk czy terenów nadających się do lądowania. Desant nawiązywał niezwłocznie łączność z dowództwem i dawał radiowo wskazówki co do lądowania, poczem pojawiały się transportowce z "piechotą powietrzną" i lądowały. Wskutek tego jedno lądowisko mogło w ciągu godziny mieć niemiecką załogę kilku tysięcy ludzi. Dlatego wytępienie pierwszych spadochroniarzy jacy się pojawią jest konieczne, gdyż uchwycenie przez nich terenu na krótki nawet czas, może przynieść ogromne straty.





JUNKERS Ju 52



Trzymotorowy dolnopłat ;
maks.szybkość 3oo km/godz.
rozpiętość skrzydeł 32 m
dług. 2o m; 14 - 17 miejsc.

c/ działalność szpiegowska.

Jeszcze przed rozpoczęciem inwazji Niemcy zrzucali na terenie upatrzonej ofiary swoich spadochroniarzy, często przebranych za miejscowych policjantów, żołnierzy, duchownych, dziewczęta itp. Dzięki biegłej znajomości języka mogli ci paraszutyści działać skutecznie jako szpiedzy i dywersanci. Uzbrojeni tylko w rewolwery i radiostacje nadawcze podawali iskrowo wszystkie wiadomości dotyczące przygotowanej obrony ważnych punktów, warunków lądowania itp.

Home Guard może oddać znakomite usługi w zwalczaniu nieprzyjacielskich spadochroniarzy, jakiekolwiek by były ich zadania. Jeden spadochroniarz może zrządzić ogromną szkodę i sprowadzić zniszczenie i dezorganizacje. A właśnie dobrze znając

---

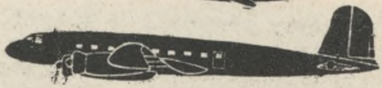
x/Należy przeszukać dokładnie ubranie zabitego,czy wziętego do niewoli spadochroniarza, gdyż niemal zawsze znajdzie się przy nim listę tych osób, z którymi ma wejść w kontakt po wylądowaniu. To pozwoli na udaremnienie zdradliwej działalności piątej kolumny.Spadochroniarze z reguły mają punkt oparcia zapewniony w jakimś miejscowym "quislingu".

swoje strony i mieszkających w okolicy ludzi, Home Guard może każdego niepowołanego przychwycić i uniemożliwić wrogą działalność.





FOCKE-WULF CONDOR



Czterosilnikowy jednopłat; maks. szybkość 37o km/godz. rozpiętość skrzydeł 36 m, dług 23 m; waga 16ooo kg z obciążeniem, zasięg 12oo km.

Oprócz samolotów Niemcy stosowali dla desantów szybowce.. Ten niewinny i zdrowy sport, w którym setki tysięcy młodych Niemców doskonaliły się przed wojną, okazał się nie tylko doskonałą szkołą przyszłego pilota motorowego, ale także groźną bronią. Szybowiec transportowy może przewieść 7 ludzi, kompletnie uzbrojonych. Dzięki temu, że nie ma silnika i porusza się bez szmeru jest znacznie trudniejszy do wykrycia. Slizgowce przyholowane przez samoloty transportowe /Ju 52 może holować cztery większe lub sześć mniejszych szybowców/ są zwalniane na wysokości ok.4ooo m i mogą przelecieć przeciętnie około 5o km do wylądowania. Lądowanie jest znacznie łatwiejsze w terenie niż dla samolotu. Najdogodniejsze są łąki i zboża, ale dzięki sanicom szybowiec może - bez szkody dla pasażerów - lądować i na twardym gruncie. Ponadto w powietrzu szybowiec jest trudnym celem, gdyż nie ma silnika, który by mógł być uszkodzony, ani żadnych części łatwo palnych /benzyny/.





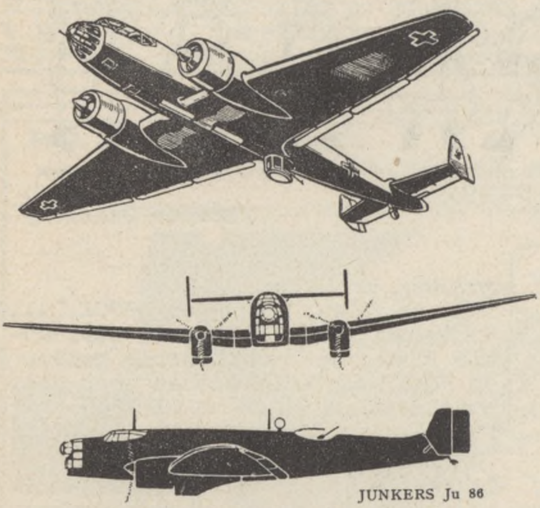
JUNKERS Ju 90



Największy typ Junkersa, czterosilnikowy jednopłat; maks.szybkość 35o km/godz.,rozpiętość skrzydeł 38 m, dług 28 m, waga z obciążeniem 25ooo kg.

Zdobycie Krety dostarczyło nowych doświadczeń. Co najbardziej uderza, to fakt, że pomimo wycenienia niemieckich sił spadochronowych w chwili obecnej na ok.8 pułków po 1ooo ludzi, Niemcy użyli w Grecji 8ooo - 1oooo spadochroniarzy, a Kretę zdobywało około 2o,ooo wojsk powietrznych. Otóż te

fakty nie są bynajmniej z sobą sprzeczne. Trzeba bowiem pamiętać, że większość niemieckich pułków /zarówno pieszych, jak i zmotoryzowanych/ przechodzi wyszkolenie transportu powietrznego i częściowo spadochronowe.



JUNKERS Ju 86

Dwusilnikowy dolnopłat; maks. szybkość 36o km/godz., rozpiętość skrzydeł 28 m, dłg lo m, waga 8,9oo kg, zasięg 24oo km.

Desanty spadochronowe użyte w Grecji bynajmniej nie należały do najlepszych paraszutystów, jakimi Hitler dysponuje. Były to oddziały szturmowe, przeszkolone tylko, w stosunkowo krótkim czasie ,bo od kampanii francuskiej do kampanii greckiej, na spadochronach. Tym też można wytłomaczyć duży stosunkowo odsetek zabitych wskutek nieotworzenia się spadochronu, co się prawdziwym niemieckim oddziałom paraszutystów prawie nie zdarza. Desant niemiecki na Krecie składał się głównie ze szturmowych oddziałów piechoty górskiej, a tylko uchwycenie pierwszych objektów atakowanych powierzono prawdziwym spadochroniarzom. Zamiar przeciwnika był jasny, chodziło mu o zaoszczędzenie paraszutystów na inwazje W.Brytanii.

Niemcy stosowali wielokrotnie zrzucanie manekinów na spadochronach dla zmniejszenia skuteczności ognia z ziemi.Stosują też zmienianie przyjętych przez się wewnętrznych oznaczeń. I tak np. w Grecji d-ca oddziału spadochroniarzy lądował na czerwonym spadochronie. Na Krecie natomiast Niemcy zrzucili jednocześnie wielką ilość żołnierzy na zielonych i czerwonych spadochronach, oczywiście dla zmylenia obrony.

Trzeba pamiętać : Hitler urządzał dotąd próby generalne swych wojsk spadochronowych. Gros jego wojsk powietrznych gotowe jest do próby inwazji wysp brytyjskich.

# Humor brytyjski.

WPŁYW WOJNY.
"Niektóre wypadki są obecnie znacznie rzadsze niż przed wojną, stwierdził dyrektor szpitala - naprzykład zwichnięcie nogi wskutek potknięcia się na pestce z pomarańczy".

PRZESZKOLENIE GAZOWE.



/London Opinion/



NOWY ŁAD HITLERA

ROZMOWA SŁUŻBOWA.
"Czy to FPAOQ ? tu mówi DZTCX.Pilny fonogram od ACPUY. Proszę zawiadomić BIXU żeby niezwłocznie meldował do HQYZV czy DOME będzie grać dziś popołudniu w golfa z BXMV3."

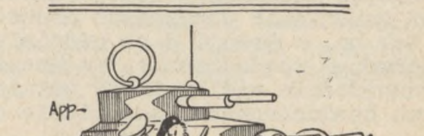


/THE CHANGING FACE OF BRITAIN/



Weltwoche, Zurich

PRZED WYMARSZEM.




"Tylko uważać żeby się lakier na czołgu nie odrapał". /London Opinion/

NAGRODY: 1. Maria Curie - Ewa Curie
2. Miesięczna prenumerata "Co słychać ?"
3. Obrona dynamiczna - Lidell Hart.

TERMIN NADSYŁANIA ROZWIAZAN do dnia 21 sierpnia 1941.

ROZWIAZANIA KRZYZOWKI z nr 27 TRAFNE nadesłało 2o osób. W losowaniu 1. nagroda przypadła ppor.W.Lorentzowi, 2.por. Fijasiowi, 3. pchor.Zmudzie. Nagrody wysyłamy równocześnie.

Co Słychać........ redakcja i administr. Wychodzi co tydzień. Abonament mies.: 2/-, kwartalnie : 6/- Hotel Glen-Ericht, BLAIRGOWRIE Perthshire. tel. Blairgowrie 134


## treść numeru......



## ... w poprzednim numerze ...



## ... w następnym numerze ...




Published by Dr. Stefan Kossak, Blairgowrie, Perthshire
Printed by THE MUNRO PRESS LIMITED, PERTH.